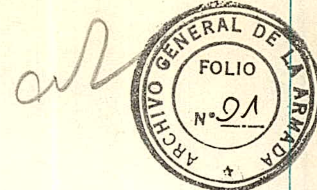
Exp 0336
5_D_1

I N D I C E

TERMINADO



C.O.A.C.
EXP.E. INTERNO Nº 0336

C.O.A.C.
ARCHIVO Nº 5-D-1

CLASIFICADO

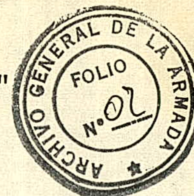
Recibido de CN DI ROCCO 23-8-82

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº 53/82"S"

Letra SGEM,3TO



BUENOS AIRES, 20 AGO 1982

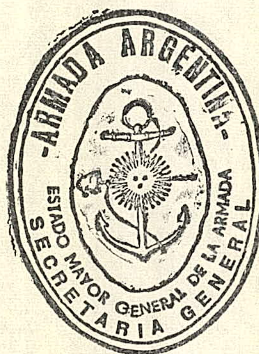
OBJETO: E/fotocopia memorando.

AL SEÑOR VICEALMIRANTE (R.E.) D. HUMBERTO JOSE BARBUZZI.

Por orden del señor JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA, agregado elevo fotocopia del memorando JEIN,BAJ N° 12/82 y agregados.

AGREGADOS: Mensaje Naval GFH: 202201 - Promotor JEIN - del 20-04-82.
Fotocopia oficio S/L. y S/N°/82"ESC" firmado por el señor Capitán de Corbeta D. ALBERTO VALERIO PICO - del 22-05-82.
Fotocopia oficio S/L y S/N° firmado por el señor Teniente de Fragata D. FERNANDO PEDRO AMORENA - del 18-05-82 y Agregados: Un Informe Anexo N° 1 y Anexo N° 2.-

DISTRIBUCION: Original : Destinatario.
Duplicado: Archivo SGEM.



CARLOS MARIA ROBERT
CAPITAN DE NAVIO
SECRETARIO GENERAL
DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

HUGO DI ROCCO
CAPITAN DE NAVIO
JEFE DESPACHO GENERAL

C.O.A.C.
EXP E INTE NO Nº 0336

C.O.A.C.
ARCHIVO Nº 5-D-1

CLASIFICADO







Nº.

Letra JEIN, BAJ

MEMORANDO

Para información de	Producido por
SEÑOR JEFE DEL DEPARTAMENTO PLANES.	JEFE DEL DEPARTAMENTO "B"

De acuerdo con lo solicitado en Memorando JEIN,PJO Nº 36/82, informo:

1. PERSONAL MILITAR

Capitán de Corbeta Dn. ALBERTO VALERIO PICO
Teniente de Fragata Dn. FERNANDO PEDRO AMORENA

Este personal condujo tareas de Inteligencia, destacado a bordo de buques mercantes y pesqueros, en condiciones particularmente difíciles, en el Teatro de Operaciones.

2. PERSONAL CIVIL

Capitán del Buque mercante "TIERRA DEL FUEGO II", señor Dn. HECTOR CURRIA.

Capitán del Buque mercante "RIO DE LA PLATA", Señor Dn. CARLOS BENCHETRIT.

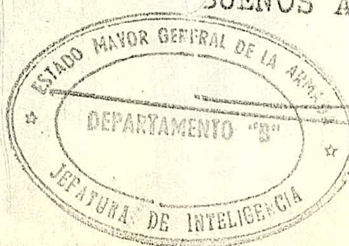
Capitán del Buque Pesquero "USURBIL", Señor Dn. ADOLFO ARBELO.

Capitán del Bque Pesquero "MARIA LUISA", Señor Dn. RODOLFO MUÑOZ.

Las personas indicadas cubrieron el Comando de sus buques, asignados a tareas de Inteligencia, en un área particularmente peligrosa (como quedó demostrado), con pericia marinera y dedicación personal, aceptando riesgos mayores aún que los exijidos para el normal cumplimiento de la misión encomendada.

BUENOS AIRES, 26 de Julio de 1982

Medina
OPN



ALFREDO LUZURIAGA
Capitán de Fragata
En Ausencia Sr. Jefe Dpto.



ARMADA ARGENTINA
MENSAJE NAVAL

Sistema Canal	AUTENTICAR (Azul) AUTENTICADO (Rojo)	Clasificación de Seguridad (Sello) SECRETO	Nro. de Control

Estación - es Llamada - s ....

Exceptuada - s ....

Instr. de Transmisión .... Estación transmisora .... NR 371

Preced.	Circundar en rojo: Z Flash	O Inmediato	Circundar en azul: (P) Prioridad	R Rutina	Grupo Fecha Hora: 202201	Instrucciones del Mensaje: Acusar Conformidad ☐	Con Momento de Ejecución ☐

PROMOTOR .... JEIN

EJECUTIVO-S .... GT 17

INFORMATIVO-S .... COPERVALES - JEOP

EXCEPTUADO-S .... Grupos BT

ORDEN OPERACIONES JEINTELVAL CERO UNO PD EMPLEAR HUSO CERO PD PARRAFO ORGANIZACION CLN ET 17.1 1/2 BOEING 707 FAA CN VILDOZA PD ET 17.2 BUQUE ELMA ~~RIO CARCARAÑA~~ TIERRA DEL FUEGO II CC PICO PD ET 17.3 TRES PESQUEROS ALTURA TF AMORENA PD PARRAFO SITUACION CLN FUERZA TAREAS BRITANICA HABRIA ZARPADO ASCENCION 181200 Z. DIRECCION GENERAL AREA CONFLICTO MALVINAS GEORGIAS PD COMPOSICION ESTIMADA CLN 2 CV CMM 5 DLG CMM 7 FF CMM 1 BDD CMM 5 BDL CMM 5 AO CMM 3 AK PD VELOCIDAD AVANCE ESTIMADA MINIMA 12 MAXIMA 16 PD PARRAFO MISION CLN LOCALIZAR LA FT BRITANICA MEDIANTE BUSQUEDA AEREA Y DE SUPERFICIE PARTIR 20 APR 82 Y MANTENER EXPLORACION EN CONTACTO A FIN DE PROVEER INTELIGENCIA AL NIVEL OPERA

BT	Grupo Hora	INST FINAL	K	AR

	Inicial	Hora
Recibido		
Transmitido		
Retransmitido		
Ent. Central		

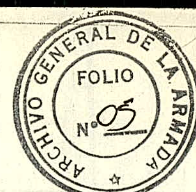
CONOCIMIENTO

INSTRUCCIONES ESPECIALES
MENSAJE TIPO: Desdoblado ☐
METODO: Cladires ☐ Codires ☐ Recepción ☐ Difusión ☐ Interceptación ☐
ACLARACIONES:
Referido al mens. ....
Clasificado SI ☐ NO ☐
Sacar ...... copias
Pg. ..... de ...... Pags.

Lugar
Fecha
Promotor
Of. Autorizante TRAMITESE

N.N.E. 7530-20-087-1163 - 5.090.000|VII|1980 - Tall. Graf. DIAE





ARMADA ARGENTINA
MENSAJE NAVAL

Sistema Canal	AUTENTICAR (Azul) AUTENTICADO (Rojo)	Clasificación de Seguridad (Sello) SECRETO	Nro. de Control

Estación - es Llamada - s ....

Exceptuada - s .... Estación transmisora .... NR ....

Instr. de Transmisión ....

Preced.	Circundar en rojo		Circundar en azul		Grupo Fecha Hora	Instrucciones del Mensaje		
	Z Flash	O Inmediato	P Prioridad	R Rutina		Acusar Conformidad ☐	Con Momento de Ejecución ☐	

PROMOTOR ....

EJECUTIVO - S ....

INFORMATIVO - S ....

EXCEPTUADO - S .... | Grupos | BT

TIVO PD PARRAFO EJECUCION CLN ESTA FUERZA LOCALIZARA AL ENEMIGO MEDIANTE BUSQUEDA DE SECTOR DEL ET 17.1 CMM BUSQUEDA DE INTERCEPTACION DEL ET 17.2 Y PATRULLADO DEL ET 17.3 PD LUEGO LOCALIZACION UNIDADES MANTENDRAN EXPLORACION EN CONTACTO INFORMANDO MOVIMIENTOS CMM COMPOSICION Y ACTIVIDADES PD PARRAFO XRAY CLN INSTRUCCIONES PARTICULARES SE ENTREGAN POR SEPARADO PD PARRAFO COMANDO CLN COMUNICACIONES SEGUN PLAN TORNILLO PD JEINTELVAL EN EDIFICIO LIBERTAD PD MEDIOS GT 17 SERAN ASIGNADOS COPERVALES PARTIR FT ALCANCE LATITUD RIO PLATA.

ES COPIA

BT	Grupo Hora	INST FINAL	K	AR

	Inicial	Hora
Recibido		
Transmitido		
Retransmitido		
Ent. Central		

CONOCIMIENTO

INSTRUCCIONES ESPECIALES

MENSAJE TIPO: Desdoblado ☐

Cladirec ☐ Codirec ☐

METODO: Recepción ☐ Difusión ☐

Intercepcación ☐

ACLARACIONES:

Referido al mens. ....

Clasificado SI ☐ NO ☐

Lugar BUENOS AIRES

Fecha 20 APR 82

Promotor: EDUARDO M. GIRLING
CONTRAALMIRANTE
JEFE

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
DEPARTAMENTO "B"
JEFATURA DE INTELIGENCIA

Autorizante: TRAMITESE
FERNANDO JORGE GARCIA
CAPITÁN DE NAVIO I-M.
JEFE

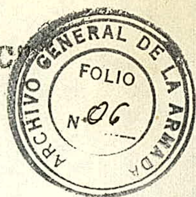
N.N.E. 7530-29-097-1183 - 5.000.000|VII|1980 - Tall. Gráf. DIAB

ARMADA ARGENTINA

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

Nº S/Nº/82"ESC"

Letra S/L.



BUENOS AIRES, 22 de mayo de 1982.

OBJETO: E/Información.

AL SEÑOR JEFE DE INTELIGENCIA DEL EMGA.

De acuerdo con lo ordenado, el día 20 de abril del corriente embarqué en el B/M TIERRA DEL FUEGO II, perteneciente a la Empresa LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS, amarrado en Dársena "B" del Puerto de BUENOS AIRES, con el objeto de cumplir la misión de: "Detectar la Fuerza de Tarea Británica y buques auxiliares a fin de obtener información vital."

Durante el desarrollo de la operación se presentaron los acaecimientos que a continuación detallo y que considero de importancia para obtener conclusiones a considerar en futuras operaciones similares:

1. La tripulación del buque estaba integrada por extranjeros (3 españoles y 1 italiano).

2. La dotación firmó un contrato con el Capitán del buque por un viaje a NECOCHEA y desconocían el tipo y probable duración de la operación; este último aspecto causó descontento.

3. Seis hombres de la tripulación se presentaron al Capitán (siguiendo la vía jerárquica), manifestando su preocupación por la intranquilidad familiar que causaría la ausencia de noticias.

4. No se recibió apoyo meteorológico.

5. Un radar quedó fuera de servicio a los pocos días de zarpar y el otro tenía un bajo rendimiento (alcance efectivo 20 millas).

6. El buque zarpó en lastre para navegar en un área alejada de la costa y de meteorología desfavorable. Por esa circunstancia y según las instrucciones del astillero, el Capitán ordenó lastrar la bodega Nº 3, no obstante me manifestó que con

//..2..

ARMADA ARGENTINA

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

Nº ....

Letra ....



//..2..

temporal fuerte y en lastre la operación del buque es riesgosa.

Por lo expuesto opino que en futuras operaciones similares es conveniente que:

1. La tripulación civil que participa en la tarea sea preferiblemente voluntaria, o en su defecto debe estar alertada sobre la actividad no comercial que se realizará.

2. El buque sea especialmente preparado para la operación:

   a. Cargado o en lastre según la circunstancia.

   b. Efectuar un service a los equipos de detección y comunicaciones y embarcar el stock de repuestos necesarios.

3. Proveer apoyo meteorológico.

Además, como sugerencia creo que también es necesario preveer:

1. El embarco de un técnico electrónico, con las herramientas necesarias.

2. El borrado del nombre del buque, puerto de origen y emblema de la compañía armadora.

3. La inclusión del personal militar en el rol de la tripulación para asegurar el velo de la operación.-

A sus efectos elevo el presente

ALBERTO VALERIO PICO
Capitán de Corbeta

SACÓ FOTOCOPIA DEL INFORME EL CN DUHALDE, 2do DEL SIN.- (17-08-98)



ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº S/Nº
Letra S/L.



BUENOS AIRES, 18 de mayo de 1982.

OBJETO: S/Elevar Información.

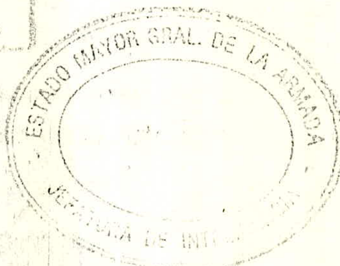
AL SR. JEFE DE INT. DEL E. MAYOR GRAL. DE LA A.R.A.

Agregado elevo el informe producido con motivo del cumplimiento de la misión asignada al GT 17. 3 realizada entre los días 21 de abril y 15 de mayo pasados.

En dicha tarea participaron como componentes los buques pesqueros USURBIL, MARIA LUISA y MAR AZUL.-

AGREGADOS: Informe
Anexo Nº 1
Anexo Nº 2.

ES COPIA



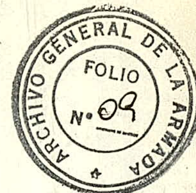
FERNANDO PEDRO AMORENA
TENIENTE DE FRAGATA
JEFE
CGT 17.3.



ARMADA ARGENTINA

Nº S/No.

Letra S/L.



SECRETO

PARTE DE INFORMACION

PRODUCIDO POR EL GT 17.3

1- UNIDADES PARTICIPANTES:

Para la operación se contó con la participación de los barcos pesqueros USURBIL 70 m de eslora, propiedad de la empresa pesquera del Atlántico S.A., de capital Ibero - Argentino con oficinas en Uruguay 821 de Capital Federal.
MARIA LUISA perteneciente a una subsidiaria de la empresa Alpargatas S.A. con puerto de apostadero en Mar del Plata.
MAR AZUL - Se desconoce todo dato.

En el caso del USURBIL, previo al embarque del suscripto, el Capitán había tomado conocimiento de la posibilidad de ser enviádo al rescate de pilotos en aguas aledañas a Malvinas. El resto del personal desconocía en absoluto tal posibilidad o cualquier otra ajena a sus tareas específicas de pesca - (50 pers.).
El MARIA LUISA salió de Mar del Plata con tripulación formada por voluntarios para cualquier misión que se les asignara - (9 hombres).

Del MAR AZUL se desconoce situación por haberse agregado en mitad del operativo aunque se supone similar a la del MARIA LUISA.

2- INSTRUCCIONES RECIBIDAS E IMPARTIDAS

Las instrucciones recibidas el el miercoles 21 Abril indicaban la necesidad de zarpar con los buques participantes a la brevedad posible en previsión de una posible interceptación de la flota inglesa ya salida para entonces de la isla de Ascención.

Se reciben instrucciones particulares en forma verbal y directivas de comunicaciones además de las I.P para el GT 17.3.

En la suposición de que las unidades afectadas tenían capacidad de navegar a 15 NS de velocidad de crucero, se me envía con una derrota prevista a esa velocidad hasta la llegada a un punto de encuentro.
Al llegar a Mar del Plata y ponerme en contacto con el Capitán del MARIA LUISA (surto en puerto) y con el USURBIL (en navegación hacia Mar del Plata), tomo conocimiento de una cantidad de datos operativos que diferían de lo previsto; el más importante de los cuales era la máxima velocidad de ambos bu-

///-2-



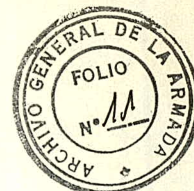


ques que en el mejor de los casos llegaba a 10,5 NS. Otras novedades se referían a Comunicaciones (equipos y frecuencias) navegación (equipos) y autonomía.
Impuesto de tales novedades hago saber a mi comando de lo que considero de mayor urgencia para un replanteo del problema cinemático. Se me modifica el punto de encuentro enviando a ambos pesqueros hacia una posición más al sur de la original.
A 23,30 hs. se prevé la llegada a puerto del buque pesquero congelador USURBIL.
Antes de embarcar hacia Mar del Plata tomo contacto en la Subsecretaría de Pesca con el Sr. Capitán TAGLIAFERRO quien me hace saber la situación de voluntarios del personal de M.L. y de contratados del USURBIL.
En vista de lo precedente decido controlar personalmente a aquellos que a priori menor confianza ofrecían para un operativo de las características del que se efectuó. En definitiva tal decisión resultó oportuna por la mayor autonomía que tenía este buque. Embarco pues en el USURBIL.
Para ganar tiempo, ordeno al Capitán del M.L. zarpar a 21.30 hs con lo que aseguro navegar luego con el USURBIL a máxima velocidad sin necesidad de demorarme en espera del M.L. y obtener al cabo de la navegación prevista, la separación necesaria entre buques.
Entrego al Capitán del MARIA LUISA, Sr. RODOLFO MUÑOZ una copia de la Directiva de Comunicaciones 01/82 "S" para pesqueros en el Atlántico Sur, además de mantener una charla de coordinación de 2 (dos) horas de duración.
Tras salir del antepuerto el capitán me pone en conocimiento de que la dotación estaba compuesta por tripulación argentina el 50% y española el restante. El personal desconocía las actividades que se realizarían.
Este hecho produjo en los días subsiguientes una situación de desagrado por parte de algunos tripulantes que no se mostraban dispuestos a realizar las tareas del buque en oposición a la misión en que se habían visto envueltos.
El 5 de mayo parte del personal se comunica con sus familiares y previa advertencia por parte del Capitán para evitar que trascendieran las actividades en desarrollo y al saber que sus familiares habían comenzado a cobrar los anticipos de los sueldos, mejora en parte la situación, aunque persiste especialmente entre los españoles el desagrado por la situación.
A partir de la zarpada se mantienen comunicaciones en dos turnos diarios a 10.00 y 22.00 en las frecuencias de trabajo del buque. Se debieron efectuar modificaciones a estas en razón de que los equipos (a cristal) no podían trabajar en las frecuencias previstas.

3- <u>DESARROLLO CRONOLOGICO DE LOS ACONTECIMIENTOS</u>

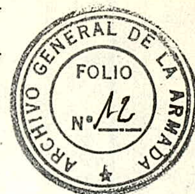
Jueves 22 de abril. Se navega en procura del punto "A" según





lo previsto. Ambos buques (MARIA LUISA y USURBIL) navegando a unas 30'de separación debido al poco alcance radar asegurado (15'aprox. c/buque). Abordo se realizan tareas normales de preparación de redes para la pesca.
Prefectura pide situación y se le informa zona de pesca en proximidades de Mar del Plata. Esta comunicación se repetirá cada vez que se debe informar a Prefectura. Solo deja de informarse cuando se producen avistajes para evitar la intercepta-ción de posiciones incoherentes con la realidad.
A 19.30 se observa un eco en la pantalla radar y claridad en tres puntos del horizonte, estamos a unas 200 millas de la costa Y 39°22'S W 53°25'W nos aproximamos en navegación normal y cruzamos un factoría presuntamente Japonés cuya matrícula es JLSJ.
No se producen nuevos hechos, se continúa navegando hacia el punto "A".
Punto "A" Y 38°35'S W 43°15'W .
Viernes 23 de abril.
No se producen novedades.
Sabado 24 de abril.
A 06.00 se produce un contacto que se acerca por popa.
El Capitán del MARIA LUISA lo avista y me informa que se trata de un atunero del que no obtiene más datos.
No se producen otras novedades.
Domingo 25 de abril.
Sin haber llegado aún al punto A. se nos ordena dirigirnos a un nuevo punto "B" en Y 35° 15 S W 34° 05'W.
Lunes 26 de abril.
A 07.30 sobrevuela el USURBIL una aeronave de combate; cuando llego al puente, la espesa niebla ya lo ha tapado; por la descripción dada determino que se trata de un avión de combate con alas tipo delta o al menos anguladas hacia atras. No existen dudas del oficial que lo avistó y de los vigías de que se trata de un avión no comercial.
A 08.30 . El MARIA LUISA avista a 2 millas un buque de guerra, la niebla le impide identificarlo con el catalogo que se le hubo provisto.
Tras acercarse para ver al MARIA LUISA, se aleja a gran velocidad (más de 15 nudos).
La posición a 08.00 es Y 39°56'S
W 37°40'W nuestro rumbo 021 Vd 9.
Se informan los contactos.
Martes 27:
~~El mal estado del~~ tiempo y la proximidad al punto B que haría que nuestro arribo se produjera a 02.00 del miercoles 27 me hacen decidir bajar máquinas para permitir el acercamiento del MARIA LUISA que tiene problemas con los filtros de combustible.

III-4-

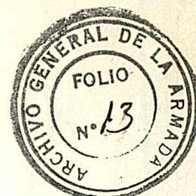


Miercoles 28
Se arriba al punto B Y: 33° 15'S
W 34° 05'W
a las 04.30 se establece una separación de 30'con el MARIA LUISA y se establece una barrera de exploración de 20'de corrida a pesar de que la velocidad de los buques no asegura una cobertura del 100% en la suposición de que una fuerza de varios buques podría ser detectada a algo más de 30'de distancia.
Jueves 29. Se continúa el patrullado en el área, navegando ambos buques con derrotas paralelas separados unas 35'(no es exacto por no contar el MARIA LUISA con navegador satélite) con arrumbamientos generales NE primero, SE luego en un ZIG ZAG de ida y vuelta.
Viernes 30. Recibo la órden de dirigirme al punto "C" Y 33° 55'S W 30° 35'W,con ambos buques.
Se estima llegada al nuevo punto el 01 a 04.00.
A 22.00 se nos informa "misión cumplida" y se ordena regresar a Mar del Plata.
Sábado 1 y Domingo 2 se navega rumbo a Mar del Plata con ambos buques.
Lunes 3 de mayo
A 10.55 de tierra nos preguntan si estamos en condiciones de seguir operando. La respuesta es afirmativa para el USURBIL y negativa por remanente de combustible para MARIA LUISA, se ordena a este último regresar a puerto.
El USURBIL debe volver a zona del punto "C" ya dado.
A 22.20 se nos ordena dirigirnos al 38 de carta 50, no se interpreta la órden pero por poseerse la carta H 50 donde 38 es una cuadricula de la grilla en torno a Malvinas, contesto que para cumplir esa órden debo desembarcar al personal español que se encuentra abordo y que ha comenzado a manifestar su oposición a la situación . Considero que de dirigirnos a la zona de Malvinas la dotación causará serios problemas. Hay indicios de ello que llegan a través de personal de confianza del Capitán. Se nos ordena entonces permanecer en la misma zona; no se ha llegado al punto "C".
Nos informan que se dirige en nuestra dirección otro pesquero en lugar del MARIA LUISA. Luego nos enteramos que se trata del MAR AZUL.
Martes 4 de mayo
Y 35°30'S W 40°40'W aparece un contacto que navega al RV 255 a 10 NS, lo seguimos toda la noche y manteniendonos a 22'. Con las luces del día conseguimos avistarlos y se determina que se trata de un mercante. Aumenta su velocidad y se pierde hacia el W. Se informan sus características. A 09.10 se abandona el seguimiento y se pone rumbo 070 en procura del meri-

///-5-

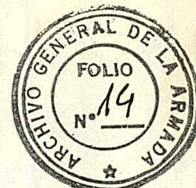


Nº ....
Letra ....



diano de 38° W.
Miercoles 5 de mayo.
Se continúa navegando ahora al 080.
A 20.30 Y 34°35'S W 38°50'W se detecta un contacto grande que navega al 270= a 7/9 NS. Se informa el contacto y se nos ordena a 22.10 dirigirnos al punto situado en Y 35°50'S W 30° 30'W.
Esa misma noche se produce el cruce con el carguero griego KA BUELA procedente de Durban con destino Montevideo -Descargado. Se informa contacto.
Jueves 6 de mayo. No se producen novedades.
Viernes 7 de mayo. A 14.00 se arriba al punto ordenado.
Sábado 8 de mayo.
A 17.45. Se obtiene un contacto radar en Y 36° 35 que se aproxima con rumbo 180 Vd 10,8NS.
El azimut es 025 distancia 25'.
Se pone rumbo de colisión y el contacto se aclara hasta mostrar una formación circular compuesta por 6 buques en la periferia, uno en el centro y uno interpuesto como pouncer.
En el radar se observan 5 contactos grandes y tres medianos.
A unos 15' del buque propio el buque de la periferia más aproximado se aparta de la formación aumentando su velocidad hasta 15 NS.
Esta se interpone entre la formación y nosotros obligandonos a llamarlo por canal 16 interpuente - No se recibe respuesta.
La formación cae a un aproximado 160 abriéndose de nuestra derrota; con esta maniobra se observan luces (navegan en sigilo sa) que parecen ser de un aldis durante unos segundos. Se avista un helicoptero en el aire sin apreciarse su aterrizaje posterior.
El buque que se interpone es avistado en un claro de luna determinendose que se trata de un mercante de gran tamaño (unos 180 mts.) que pasa a 4' de nosotros. El resto de los buques tras sobrepasarnos vuelven a caer y se determina su rumbo 225 manteniendo 10,8 NS de velocidad.
Se informa el contacto y decido enviar al MAR AZUL a un punto de encuentro que se producirá a 15.00 del 9 de mayo. La posición del MAR AZUL es favorable para forzar el encuentro. A 09 0305 Z, posición del MAR AZUL es:
Y 36° 22'S
W 34° 46'W
Domingo 9 de mayo.
Se nos ordena evacuar lo antes posible con rumbo a Mar del Plata. En un principio se me ordenó pasar al MAR AZUL pero debido a la demora que esto causaría por la distancia a la que nos encontrábamos, se desistió. Posteriormente se ordenó también el regreso del MAR AZUL sin que se hubiera producido el





contacto de este con los buques ingleses.
A 14.20 cuando se regresaba se obtiene un nuevo contacto radar. Al avistarse este contacto, se lo identifica como el ARUK HUMLEAF. Se lo encuentra navegando solo inicialmente a un rumbo 260 a 6,5 NS. Posteriormente va modificando su rumbo y velocidad hasta que nos avista en aproximacion y cae al 240º y luego al 215 a 13 NS el punto p. de pasaje se produce a 6,5 millas.
A 12.00 se avista desde el 090 una aeronave comercial de gran tamaño que vuela a menor altura que la habitual con rumbo 270 y que pasa a corta distancia del buque propio. No se informa este contacto por suponer que nuestras conversaciones son interceptadas y no existir un código adecuado para informar tal avistaje de una posible aeronave propia. La posición en ese momento es Ƴ 36º 00' S W 30º 16'W.
A 12.30 se obtiene un contacto por nuestra aleta que se mantiene entre las 26 y las 20 millas de distancia durante las siguientes cuatro horas.
Supongo que se trata de una unidad que escucha nuestras conversaciones por lo que no informo tal contacto hasta las 14 00 en que la distancia es 38'.
En cada oportunidad en que se operaba la radio el contacto se aproximaba hasta unas 24 millas.
a 1600 aproximadamente desaparece de la pantalla y no se lo vuelve a detectar.
El MAR AZUL navega desde su posición a un rumbo 280 de aproximación a nosotros.
A 20.30 se avistan luces de aeronave a gran altura con arrumbamiento Norte. Decido no informar el avistaje por no representar riesgo en caso de tratarse de aeronave británica y evitar revelar datos si se tratara como supongo de un avión de reconocimiento propio.
La posición es Ƴ 35º 30'S , W 38º 05'W.
En los días sucesivos se continúa navegando con rumbo a Mar del Plata el MAR AZUL 180' a la proa.
El 13 de mayo se nos ordena dirigirnos a Buenos Aires, MAR AZUL a Mar del Plata.
MAR AZUL toma puerto el jueves 13 a 23.30.
USURBIL toma Buenos Aires el sábado 15 a 09.00.

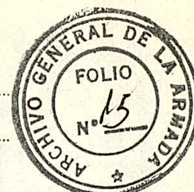
4- <u>APRECIACION Y SITUACIONES PARTICULARES</u>

La respuesta del personal puede dividirse según las jerarquías.
La [illegible] de oficiales actuó en estrecha colaboración con el suscripto sin poner ningún tipo de obstáculos y demostran-

///-7-



Nº ....
Letra ....



de una total compenetración con la misión asignada. Este hecho se acentuó aún más con los Oficiales egresados de Escuela Nacional de Nautica.
No se observó la misma disposición en el radiooperador, SSCO (RE) ANDRES GOMEZ quien se mostró reacio y mal dispuesto a colaborar en los primeros días, a pesar de lo cual cumplió con las órdenes que se le impartieron.
De los aproximadamente cuarenta miembros de la tripulación, se mostraron bien dispuestos desde un principio sólo unos 6 ó 7 argentinos, mostrando el resto, entre los que había unos 20 españoles muy poca disposición. Cabe destacar que un planteo al Capitán del buque fue detenido por algunos de los 6 ó 7 marineros mencionados en primer término .
El tema que los mostró más preocupados, aún por encima de su seguridad personal fue la incertidumbre acerca de los sueldos que cobrarían al no pescar.
Se desconoce la situación entre el personal del MAR AZUL, aunque se notó en las conversaciones mantenidas con el Capitán que la situación no era del todo clara para este buque en cuanto a forma de proceder durante la ejecución de las tareas.
Es de destacar que la tripulación del MARIA LUISA estaba conformada absolutamente por voluntarios. Sus Oficiales demostraron en todo momento un enorme entusiasmo y deseos de ser útiles.
Considero que todos los Oficiales que participaron reunen condiciones para que se los tenga especialmente en cuenta por la labor realizada y para futuras operaciones en que se necesite gente de confianza y decisión. En este sentido cabe destacar a los Capitanes del MARIA LUISA y del USURBIL Sres. RODOLFO MUÑOZ y ADOLFO ARBELO respectivamente. También es digna de mención la actitud observada en el Jefe de máquinas del USURBIL, Sr. CASIMIRO T. JASTRZEBSKI quien procuró la prosecución de la tarea a pesar de desperfectos que pudieron justificarse al regreso.

5- <u>SUGERENCIAS</u>

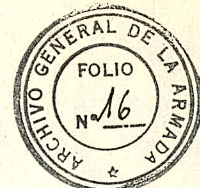
En caso de producirse futuras situaciones similares, se deberá asesorar legalmente al Oficial que embarque en cuanto a las ventajas o desventajas que representa ocultar la verdadera identidad, ya que se hace muy difícil sustraerlo de la tripulación con el riesgo que se corre de que en caso de caer en manos del enemigo, no sería difícil para este determinar su identidad.
El código empleado resultó bueno aunque poco amplió.



ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....



SECRETO

-11-8-

Los operadores de tierra deben pedir repetición total del mensaje por cuanto una palabra mal interpretada y aclarada especialmente en reemplazo de otra de igual significado literal resulta muy sospechosa para quien pudiera estar escuchando.
Las frecuencias previstas no respondían a las existentes. Se deberán aclarar en lo sucesivo para cada buque en particular.
Los pesqueros no están autorizados a operar en duplex. Se sugiere aunque sea innecesario en la práctica, utilizar la palabra "Cambio".
Todos los pesqueros usan onda A3A ó A3J.
Los equipos son a cristal y estan presintonizados. La salida al aire en pruebas de equipo son sumamente indiscretas.



FERNANDO PEDRO AMORENA
TENIENTE DE FRAGATA
JEFE

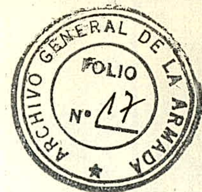
CGT 17.3.

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº ....

Letra ....



ANEXO Nº 1

Relación del personal que merece ser mencionado por su comportamiento y colaboración muy especiales.

MARIA LUISA: Toda la dotación de voluntarios.

MAR AZUL: Idem MARIA LUISA.

USURBIL: Capitán Sr. ADOLFO ARBELO.
Jefe de máquinas Sr. CASIMIRO TADEO JASTRZEBSKI.
Capitán de pesca Sr. JOSE MARIA SAMANIEGO ARRILLAGA (Español)
Dotación: JOSE O. TORRES.
HECTOR PAVON.
MARIO E. GURETTI.
JUAN YNSUNSA.
HERIBERTO B. SALIANI.
JOSE PIÑEIRO VILARINO (Español).
ANGEL BOUVETA GESTIDO (Español).
ANTONIO LOMBA AREAL (Español).

El personal argentino que demostró poca colaboración es:

SSRT (RE) ANDRES GOMEZ (Radiotelegrafista)
GUILLERMO CARBONARA.
JOSE LUIS CISNEROS.
JUAN CARLOS TAILLADE.
JORGE ORLANDO JALIL.
JOSE B. MAZZELLA.
CARLOS RUBIO.

No se menciona al resto del personal que se comportó normalmente en el caso de los argentinos o por tratarse de españoles en el caso de respuesta negativa.-